

Número 59 - Abril de 2013

EL PERIÓDICO DE LOS PROFESIONALES DE LA AERONÁUTICA Y EL ESPACIO • www.actualidadaeroespacial.com

Iberia se transforma

Firmado el acuerdo entre compañía y sindicatos

El diseño de sistemas de comunicaciones inalámbricas y de radar

PÁG. 4

Reducir la distancia en innovación entre la industria aeronáutica y el sector de IT

PÁG. 12

Editorial

Iberia, ante su transformación

LA compañía aérea española Iberia lleva volando desde hace casi 86 años. Ya desde sus inicios, se distinguió por su carácter innovador. No sólo fue la primera aerolínea del país, sino también la primera en volar entre Europa y América del Sur. Fue la primera también en inaugurar el Puente Aéreo y en implantar un programa de fidelización internacional. Iberia es un grupo internacional de transporte, presente en un centenar de aeropuertos de 40 países, que forma parte de una de las principales alianzas mundiales, Oneworld.

Ahora Iberia se enfrenta -y así lo reconoce- a uno de los momentos más delicados de su historia con un entorno competitivo extremadamente eficiente en medio de una crisis económica generalizada, especialmente agravada en nuestro país, lo que ha provocado "un brusco descenso del consumo que se ha cebado en la demanda de viajes". Si a ello sumamos el encarecimiento rampante del combustible, la expansión de las compañías de bajo coste, la clara mejoría de las aerolíneas latinoamericanas, la mayor penetración del tren de alta velocidad y el significativo incremento de las tasas aeroportuarias, el panorama que se abre ante Iberia es realmente difícil, como queda reflejado en el claro deterioro de su cuenta de resultados y de su caja, según confiesa la propia compañía.

Los problemas que padece Iberia, y que se resumen en una clara falta de competitividad, como ella misma asume, no son ajenos a otras aerolíneas , especialmente las europeas. Todas ellas están llevando a cabo planes similares al presentado por Iberia para volver a la rentabilidad, con reducciones de capacidad, empleo, salarios y propuestas concretas para solucionar los problemas del corto y medio radio.

Las compañías que no se adaptan a los cambios tienen grandes problemas, como la amenaza de desaparición

El Plan de Transformación de Iberia incluye medidas duras pero necesarias, que intentan no ser traumáticas, pero que exigirán sacrificios por parte de todos y que le permitirán recuperar la rentabilidad reduciendo costes, aumentando la productividad y mejorando la competitividad de la compañía.

Dicho Plan "incluye asimismo una reordenación de la red que permitirá a Iberia crecer en las rutas más estratégicas y rentables y dejar aquellas que más pérdidas ocasionan y que tienen un componente más turístico, sin que por ello se vea afectada la conectividad de España con esos países", asegura.

Pero este plan es también de futuro. Tiene prevista una inversión de 2.000 millones de euros en flota y nuevos productos y servicios que impulsarán los ingresos. En breve comenzarán a incorporarse a la flota ocho nuevos aviones de largo radio, Airbus A330, que consumen un 15% menos de combustible que la flota a la que sustituye.

En lo que va de milenio, la aviación comercial ha experimentado más cambios y de mayor profundidad que en todo el siglo precedente. La globalización de la economía, la desaparición de grandes compañías y las fusiones de otras, la práctica desaparición de las ayudas gubernamentales o la aparición de formas de viaje más populares y baratas, han dado un vuelco completo a la situación. Las compañías que no se han adaptado a estos cambios y que aún sobreviven tienen graves problemas, principalmente el de la amenaza de desaparición.

A medida que este profundo cambio se fue asentando, Iberia comenzó a dar los pasos necesarios para asegurar su futuro. De la privatización culminada hace 12 años hasta la fusión con British Airways para constituir IAG, son muchos los pasos que se han dado en el seno de la compañía española para su modernización; sin embargo, tiene pendiente acometer profundos cambios estructurales, necesarios para asegurar su viabilidad y futuro. Así lo ha dicho la compañía y así esperamos que lo vea cumplido felizmente a pesar de las múltiples dificultades del tortuoso proceso.

Edita: Financial Comunicación, S.L. C/ Ulises, 2 4ºD3 - 28043 Madrid. **Directora**: M. Soledad Díaz-Plaza. **Redacción**: María Gil. **Colaboradores**: José Antonio Barreda, Ana de Miguel, Fermín de Castro, Antonio Cifuentes, Natalia Regatero. **Publicidad**: Serafín Cañas. Avda de Bélgica, 87 - 28916 Leganés (Madrid). ✆ 91 687 46 37 y 630 07 85 41. e-mail: publicidad@actualidadaeroespacial.com **Redacción y Administración**: C/ Ulises, 2 4ºD3 28043 Madrid. ✆ 91 388 42 00. Fax.- 91 300 06 10. e-mail: revaero@financialcomunicacion.com y redaccion@actualidadaeroespacial.com **Depósito legal:** M-5279-2008.
Edición on-line: www.actualidadaeroespacial.com

La importancia del diseño de sistemas de comunicaciones inalámbricas y de radar para el sector aeronáutico

David Pérez, responsable técnico de MathWorks España



A medida que los sistemas de comunicaciones inalámbricas y de radar orientados a la industria aeronáutica van adquiriendo complejidad, se hace más evidente la necesidad de que sus diseñadores puedan ver cómo afecta al comportamiento general del sistema la interacción entre los dispositivos de radiofrecuencia y los algoritmos de procesamiento de señales.

Por eso, las mejoras en el soporte para el diseño de comunicaciones inalámbricas y radar son hoy en día muy relevantes.

Así, gracias a la innovación en el software para diseño basado en modelos, es posible acelerar en gran medida el modelado y simulación del diseño de sistemas de comunicaciones inalámbricas y radar.

En concreto, algunas mejoras destacadas son la posibilidad de modelar un sistema de arrays de antenas en fase de extremo a extremo o de procesar datos de radar adquiridos mediante prestaciones para polarización, perturbación de arrays y arrays de banda ancha. Este tipo de funcionalidades ayudan a los diseñadores de sistemas de radar y comunicaciones a modelar escenarios de creciente complejidad con mayor precisión y rendimiento.

Otras ventajas que ya se pueden lograr en el diseño de sistemas de comunicaciones inalámbricas y de radar, si se emplea un software innovador basado en modelos, serían, por ejemplo, el modelado monoestático y multiestático de sistemas de radar, con objetivos puntuales, propagación libre, ecos parásitos en superficie y perturbación de barrera para ayudar a calcular el alcance máximo, la potencia de pico y la relación señal a ruido de un sistema de radar; o la mayor rapidez en la simulación de envolventes de circuito de frecuencias portadoras múltiples para arquitecturas arbitrarias.

En definitiva, el diseño basado en modelos ofrece múltiples ventajas para las compañías de diseño aeroespacial. Por una parte, la posibilidad de ejecutar un diseño eficiente, y por otro, la generación automática de código.

Actualmente, la ingeniería aeroespacial se centra en el diseño basado en modelos para realizar pruebas de forma sistemática y continua a través de simulaciones, sin olvidar la verificación continua durante todo el proceso de diseño.

Con nombre propio

Relevo al frente de Iberia

Rafael Sánchez-Lozano renunció a su cargo de consejero delegado de Iberia y miembro del consejo de administración de IAG. Le sustituye Luis Gallego, hasta ahora consejero delegado de Iberia Express, quien se ha integrado como miembro en los consejos de administración de Iberia e IAG.

Willie Walsh, consejero delegado de IAG, agradeció a Rafael "su importante trabajo y compromiso con Iberia. Ha liderado la aerolínea durante un período muy difícil en medio de una profunda recesión y ha puesto en marcha el primer paso importante hacia la recuperación de la rentabilidad de Iberia". T añadió: "Luis Gallego tiene una vasta experiencia en diversas aerolíneas internacionales. Jugó un papel decisivo como consejero delegado de Iberia Express, en la creación de una línea aérea que es un gran éxito. La compañía es rentable, puntual, goza de popularidad entre sus clientes y ha creado 500 puestos de trabajo muy necesarios en España. Iberia está entrando en su siguiente etapa de transición y tengo plena confianza en que Luis logrará retornar la compañía al crecimiento rentable".

Por su parte, Sánchez-Lozano se mostró "muy orgulloso de haber liderado Iberia durante tres años. Ha sido un privilegio trabajar para una gran compañía. Tras alcanzar el acuerdo con el mediador y la mayoría de los sindicatos, logramos un hito importante en el proceso de restructuración de la compañía. Iberia está iniciando ahora una nueva etapa y es tiempo de traspasar el mando a mi sucesor".



Luis Gallego.

En relación a su nueva responsabilidad, Luis Gallego dijo: "Es un gran honor tener la oportunidad de liderar Iberia. La compañía tiene una red internacional envidiable y es líder en las rutas entre Europa y las dinámicas economías de América Latina. Como consejero delegado de Iberia Express, trabajé estrechamente con Iberia y espero conducir a la aerolínea hacia una nueva etapa y un futuro exitoso".

Cambio al frente de Eurocopter



Lutz Bertling.

Lutz Bertling, hasta ahora presidente y CEO de Eurocopter ha sido nombrado presidente y director de operaciones de Bombardier Transporte, con sede en Berlín, con efecto a partir del 3 de junio de 2013. Para sustituirle, EADS ha nombrado a Guillaume Faury, procedente de Peugeot S.A., donde ha prestado servicios como vicepresidente ejecutivo de Investigación y Desarrollo desde 2010 y como miembro del Consejo de Dirección desde 2009. Bertling sustituye en Bombardier a André Navarri, que permanecerá como asesor estratégico para el presidente y director ejecutivo hasta el 1 de junio de 2014, cuando se retire de la organización.

Bertling ha ocupado numerosos puestos de creciente responsabilidad en Adtranz, DaimlerChrysler Rail Systems GmbH de 1993aà 1999. En ese año se incorporó a la Unidad de Operaciones de Aviones Militares de EADS como vicepresidente de la factoría de Augsburgo y de los programas de aeroestructuras. Finalmente, en 2003, se integró en el Grupo Eurocopter como vicepresidente ejecutivo de los programas de helicópteros gubernamentales. En 2006 fue pro-

Pasa a la página siguiente

Con nombre propio

Viene de la página anterior

movido a la dirección de Eurocopter Alemania y más tarde, como CEO del Grupo Eurocopter. Durante su mandato ha dirigido con éxito un grupo internacional con filiales en más de 20 países y ha doblado los resultados hasta alcanzar el pasado año 8.300 millones de dólares.

Faury, ingeniero de pruebas de vuelo, ocupó diversos puestos de alta dirección en Eurocopter de 1998 a 2008 antes de incorporarse a Peugeot S.A. Fue Ingeniero Jefe del programa EC225/725, Director del departamento de Pruebas de Vuelo de Helicópteros Pesados, Vicepresidente ejecutivo de Programas Comerciales y, por último, Vicepresidente ejecutivo de Investigación y Desarrollo. Faury también fue miembro del Comité Ejecutivo de Eurocopter. Inició su carrera profesional en la Agencia de Compras de Defensa (DGA) francesa, donde era responsable de las actividades de pruebas de vuelo del helicóptero Tigre en el Centro de Pruebas de Vuelo de Istres. Faury es licenciado en Ingeniería por la Ecole Polytechnique de París y, además, tiene una licenciatura en Aeronáutica e Ingeniería por la Ecole Nationale Supérieure de l'Aeronautique et de'l Espace de Toulouse.

"Siento que Lutz deje Eurocopter y el Grupo EADS para asumir nuevos retos fuera del mundo de la aeronáutica. Debemos mucho a Lutz. En sus seis años y medio en la dirección de Eurocopter, llevó a la compañía con éxito a través de un periodo de fuerte crecimiento y también de una profunda crisis económica. Durante este tiempo, Eurocopter llegó a ser más internacional, más innovadora y, en general, más competitiva. Le agradezco todo su trabajo y le deseo lo mejor para el futuro", afirma Tom Enders, consejero delegado de EADS.

"Estoy feliz de poder dar de nuevo la bienvenida a Guillaume Faury a EADS. A principios de su carrera, trabajó en diversos puestos directivos en Eurocopter antes de aceptar una función de alta dirección en Peugeot. Con su gran conocimiento de Eurocopter, su talento como líder, y su extensa experiencia industrial, estoy convencido de que Guillaume es la persona correcta para impulsar la ambiciosa hoja de ruta de innovación y el posicionamiento mundial de Eurocopter", señala Enders.



Guillaume Faury.

Nueva directora financiera de Aena

Beatriz Puente Ferreras ha sido nombrada nueva directora financiera de Aena. Asume responsabilidades en diversos ámbitos relacionados con la transformación de la empresa pública para permitir la entrada de capital privado en la misma, un proceso que se desarrollará durante este mismo año.

La nueva directora financiera depende directamente del director general-presidente, cuyas principales responsabilidades serán: Administración y Finanzas, Relaciones con Inversores, Planificación Financiera y Desarrollo Corporativo.

Puente Ferreras es licenciada en Ciencias Empresariales por CUNEF, donde se especializó en Auditoría. Cursó un MBA por la escuela de Negocios Kellogg Graduate School of Management con beca Fulbright. Sustituye en el cargo a Miguel Ángel Ávila Suárez, quien ha ocupado la Dirección Financiera durante los últimos años.

Puente inició su carrera profesional como auditora en Ernst&Young y posteriormente formó parte, como vicepresidenta, de la división europea de Banca de Inversión de Citigroup, donde trabajó en Nueva York, Londres y Madrid en el área de Fusiones y Adquisiciones. Hasta ahora era directora general financiera de Vocento, donde coincidió con el ahora presidente de Aena cuando éste fue consejero delegado de aquel grupo hasta 2011. Asimismo fue responsable de la preparación y coordinación de la Oferta Pública de Venta (OPV) de Vocento, que concluyó con la salida a Bolsa de la compañía en noviembre de 2006.

Sustitución en el Centro Europeo de I+DT de Boeing

José Enrique Román ha sido nombrado director general de Boeing Research & Technology Europe (BR&T-E), el Centro Europeo de Investigación y Desarrollo Tecnológico de Boeing. Sustituye en el cargo a Francisco Escartí, director general de BR&T-E desde 2004, quien se jubila a finales de marzo.

En sus nuevas funciones, José Enrique Román liderará los esfuerzos que realiza Boeing en colaboración con

CON NOMBRE PROPIO

sus socios europeos de I+D para fomentar la excelencia tecnológica y la competitividad.

José Enrique Román, que acumula 30 años de experiencia profesional en gestión tecnológica, ha sido el director de Ingeniería y Programas de BR&T-E desde 2004. Antes de incorporarse a Boeing, fue director de la Fundación General de la Universidad Nacional de Educación a Distancia y profesor adjunto de la Universidad Rey Juan Carlos de Madrid. Con anterioridad, fue subdirector general del Centro para el Desarrollo Tecnológico Industrial (CDTI), cuya misión es fomentar la innovación y el desarrollo tecnológico en la industria española.

"Francisco Escartí, con sus 41 años de brillante carrera en el sector aeroespacial, ha desempeñado de forma sobresaliente su labor de dirección al mando de nuestro Centro Europeo de I+DT, que se ha convertido en parte integral de la estrategia internacional de investigación y desarrollo de Boeing", señaló Paul Pasquier, vicepresidente de Tecnología Global de Boeing.



Elena Mayoral Corcuera.

Yann Barbaux .



Director de Innovación de Airbus

Yann Barbaux ha sido nombrado director general de Innovación, con efectos del próximo 1 de mayo. En su nuevo puesto liderará un equipo para gestionar una ágil red de innovadores a través de Airbus. Yann despachará directamente con el presidente y CEO de Airbus, Fabrice Brégier.

La misión fundamental de Barbaux será impulsar fuertemente la cultura de la innovación en Airbus. Junto con su equipo va a estimular nuevas ideas en todas las áreas de la empresa y facilitará una rápida y sistemática toma de decisiones correctas

Con el nombramiento de Yann Barbaux, actual director de EADS Innovation Works, el centro de investigación de EADS, Fabrice Brégier pretende infundir un nuevo espíritu dentro de los equipos del constructor aeronáutico europeo.

"La innovación está en el corazón de Airbus, forma parte de su ADN y constituye un ingrediente esencial para asegurar en el grupo un crecimiento y una rentabilidad a largo plazo", señala Brégier en el comunicado del nombramiento.

Para sobrevivir es imprescindible innovar. Y para ello, nadie mejor que el hombre que ha estado al frente del semillero en ebullición de ideas de su empresa matriz, EADS Innovation Works, para dar un impulso a la innovación de Airbus.

"Estoy seguro de que vamos a identificar las tendencias futuras del mercado y responder mejor a las demandas de nuestros clientes", señaló Brégier.

Movimientos en las direcciones de aeropuertos

La reciente prejubilación de numerosos profesionales llevada a cabo por Aena, ha provocado el nombramiento de nuevos directores de los aeropuertos de Madrid, Tenerife Sur, Murcia-San Javier y Almería.

La ingeniera aeronáutica Elena Mayoral Corcuera ha sido nombrada nueva directora del aeropuerto de Madrid-Barajas en sustitución de Miguel Ángel Oleaga Zufiria, quien ha desarrollado su labor como director desde 2001.

Con el nombramiento de Elena Mayoral, por primera vez, una mujer estará al frente de la dirección de Barajas desde su apertura en 1931.

Se da la coincidencia de que los dos aeropuertos españoles más importantes estarán dirigidos por mujeres. Sonia Corrochano, también ingeniera aeronáutica por la UPM, como Elena Mayoral, es desde hace poco más de un año la directora del aeropuerto barcelonés de El Prat.

Santiago Yus Sáenz de Cenzano, hasta ahora director del aeropuerto de Almería, dirige el de Tenerife Sur en sustitución de Óscar Martínez González.

Sustituirá a aquél en Almería Pablo Lázaro Melgar, que estaba hasta ahora al frente del de Murcia-San Javier, para cuya dirección ha sido nombrado Pedro Vicente Gallut Adán, hasta ahora. Por otra parte, Amado Cea García sustituirá a José Sanz Dodero como director adjunto del aeropuerto madrileño de Barajas.

Iberia se transforma

El plan permitirá a Iberia crecer en las rutas estratégicas y más rentables



IBERIA se enfrenta a uno de los momentos más delicados de su dilatada historia con un entorno competitivo extremadamente eficiente en medio de una crisis económica generalizada. Las pérdidas operativas que viene registrando la compañía desde 2008 se han agravado en 2012, en línea con el deterioro de la economía española y el mantenimiento de unos precios del petróleo muy elevados.

Así, la crisis y el aumento del desempleo en nuestro país han llevado a un brusco descenso del consumo que se ha cebado en la demanda de viajes. Mientras, en los últimos años el petróleo se ha mantenido en niveles del entorno de los 110 dólares por barril y hoy representa el 30% de los gastos de Iberia, frente al 9% que suponía en 1995.

Estos elementos negativos, junto con la expansión de las compañías de bajo coste, la clara mejoría de las aerolíneas latinoamericanas, la mayor penetración del tren de alta velocidad y el significativo incremento de las tasas aeroportuarias han llevado a Iberia a una difícil situación, lo que ha provocado un claro deterioro de su cuenta de resultados y de su caja.

Los problemas que padece Iberia, y que se resumen en una clara falta de competitividad, son comunes a otras aerolíneas tradicionales, especialmente las europeas, -agravados en el caso de Iberia por la crisis económica que padece España-. Todas estas compañías -entre ellas, Air France-KLM y Lufthansa- han hecho públicos y están llevando a cabo planes similares al presentado por Iberia para volver a la rentabilidad, con reducciones de capacidad, empleo, salarios y propuestas concretas para solucionar los problemas del corto y medio radio.

El Plan de Transformación de Iberia incluye medidas duras pero necesarias, que intentarán ser no traumáticas, pero que exigirán sacrificios por parte de todos y que le permitirán recuperar la rentabilidad reduciendo costes, aumentando la productividad y mejorando la competitividad de Iberia.

El Plan de Transformación incluye asimismo una reordenación de la red que le permitirá a Iberia crecer en las rutas más estratégicas y rentables y dejar aquellas que más pérdidas ocasionan y que tienen un componente más turístico, sin que por ello se vea afectada la conectividad de España con esos países.

Los problemas que padece Iberia, y que se resumen en una clara falta de competitividad, son comunes a otras aerolíneas tradicionales, especialmente las europeas

Pero este plan es también de futuro. Tiene prevista una inversión de 2.000 millones de euros en flota y nuevos productos y servicios que impulsarán los ingresos. En breve comenzarán a incorporarse a la flota de Iberia ocho nuevos aviones de largo radio, Airbus A330, que consumen un 15% menos de combustible que la flota a la que sustituye. Estos aviones contarán ya con las nuevas cabinas de Business y Turista, que supondrán una importante mejora en la calidad del producto de Iberia, y que será superior al que ofrecen nuestros competidores.

Según Iberia

La fusión con British no se puede romper

UNA de las garantías de Iberia para afrontar con optimismo un plan tan ambicioso como el propuesto es su pertenencia a un grupo aéreo poderoso como es International Airlines Group (IAG), que le está permitiendo a Iberia lograr sinergias y acceso a financiación en unos momentos en los que es difícil conseguirla, sobre todo para compañías españolas como Iberia con una cuenta de resultados negativa.

Los objetivos marcados por la fusión se han cumplido: las sinergias logradas hasta ahora -superiores a las previstas inicialmente- superan los 100 millones de euros en 2012 en el caso de Iberia y los clientes de la compañía cuentan con más destinos y mejores conexiones, entre otras ventajas. Gracias a los acuerdos de fusión, se determinó que los órganos de gestión de IAG fueran paritarios; y eso, a pesar de que British Airways doblaba y sigue doblando en tamaño a Iberia en variables como ingresos y flota.

Si se tiene en cuenta la evolución de los resultados de ambas aerolíneas, esa diferencia se agranda: entre 1996 y 2010, es decir, antes de la fusión con Iberia, British Airways, en contra de la idea que algunos han intentado expandir, consiguió unos beneficios de 6.800 millones de euros, mientras que los beneficios de Iberia en ese mismo periodo sumaron 1.454 millones de euros. Por lo que respecta a la plantilla, la de British Airways ha pasado de 65.000 empleados a 37.000 en los últimos doce años, mientras que en el caso de Iberia ha pasado de 28.000 a 20.000 empleados. Además, en este periodo, aunque ha descendido el número de empleados, los costes laborales unitarios de Iberia han aumentado el 30%.

En los últimos diez años British Airways ha abordado dos profundas transformaciones: en 2002 y en 2009-2010. El plan de 2002 incluía una reducción de plantilla de 13.000 personas (el 23% del total) en años sucesivos y una disminución de los gastos de 869 millones de libras. En 2009, tras registrar unas pérdidas de 220 millones de libras, puso en marcha un plan que incluía reducción de la capacidad, cancelación de rutas no rentables, congelación de salarios, aumento de la productividad y reducción del número de tripulantes de cabina en los vuelos de largo radio, entre otras cosas. Estas medidas, junto con la recuperación del mercado Londres-EEUU, le han permitido a British Airways recuperar la rentabilidad en 2011.

Iberia, que perdió 464 millones de euros en 2009, puso también en marcha un plan que incluía, como principal medida, el cambio de modelo en el corto y medio radio mediante la creación de Iberia Express. La compañía llegó a un acuerdo con todos los colectivos excepto con el sindicato de pilotos Sepla. Se intentó llegar a un acuerdo con ellos, pero tras más de dos años de negociaciones sin éxito, la compañía puso en marcha Iberia Express, lo que derivó en huelgas de los pilotos que le han costado a Iberia cerca de 50 millones de euros de forma directa, a lo que habría que añadir los efectos negativos sobre la imagen de la compañía.

En definitiva, Iberia tiene que poner en marcha cuanto antes el Plan de Transformación que le permita recuperar la senda de la rentabilidad al igual que están haciendo muchas empresas españolas, públicas y privadas. Los problemas son de Iberia y es Iberia quien debe solucionarlos. Echar la culpa a otros, inventar conspiraciones de tono nacionalista, y no afrontar con valentía el problema de competitividad que aqueja a la compañía pone a Iberia en serio peligro de desaparición, algo que ni su consejo de administración ni sus gestores pueden permitir.

La fusión sólo ha reportado beneficios a Iberia; quienes ven en ella el origen de los problemas de la compañía y piden que se rompa están escondiendo deliberadamente la realidad: su falta de competitividad. La fusión ni se puede romper ni se quiere romper. Precisamente gracias a que Iberia se ha fusionado y forma parte de un gran grupo aéreo como es International Airlines Group tiene acceso a la financiación que necesita y que de otro modo tendría problemas para conseguir.

Pedir a otros que solucionen el problema tampoco es posible; el Estado no puede hacer nada, no sólo porque Iberia es una compañía privada, sino también porque desde hace tiempo las ayudas públicas están prohibidas. España ha dado importantes pasos en el proceso de liberalización económica marcado por Europa desde la segunda mitad de los años noventa y ni es posible ni tiene sentido volver atrás aplicando medidas intervencionistas. Iberia fue privatizada y sería un error pretender entorpecer el camino ya andado.

El Gobierno español no ha escondido la necesidad de seguir haciendo reformas y de continuar saneando las cuentas públicas. También, muchas empresas de todos los sectores de actividad, tanto públicas como privadas, han tomado o están tomando decisiones para asegurar su viabilidad, como paso previo a un futuro de mayor rentabilidad y, en consecuencia, de mayor seguridad y estabilidad de los puestos de trabajo.

De forma paradójica, el plan de Iberia está siendo más contestado que los planteados por estas compañías públicas y privadas, y eso a pesar de que la aerolínea está siendo más generosa que todas ellas en lo que se refiere a las medidas laborales.

Iberia tiene un brillante futuro por delante y un plan para llevarlo a cabo. Es un plan que requiere sacrificios, pero imprescindible para que la compañía siga existiendo y recupere su protagonismo y liderazgo en el transporte aéreo mundial.

Fumata blanca en Fomento

La ministra Pastor presidió la firma del acuerdo entre Iberia y sindicatos

BAJO la presidencia de la ministra de Fomento, Ana Pastor, y en presencia del mediador en el conflicto, Gregorio Tudela, el director de Recursos Humanos de Iberia y los representantes de los sindicatos CCOO, UGT, Sitcpla, Asetma, USO y CTA-Vuelo rubricaron en el Ministerio la propuesta del mediador.

La firma del acuerdo entre Iberia y los sindicatos representantes del 93% de la plantilla, de obligado cumplimiento para la totalidad de los empleados de la empresa al ser aceptado mayoritariamente, supuso la desconvocatoria inmediata de la huelga y la retirada del plan de despido colectivo propuesto por la empresa.



El mediador Gregorio Tudela firma el acuerdo entre la compañía y los sindicatos.

La empresa asegura que la aceptación de esta propuesta le obliga a realizar importantes esfuerzos en relación con el plan de transformación que presentó inicialmente, pero opina que estos esfuerzos merecen la pena para lograr el acuerdo y considera que la propuesta del mediador, a

El mediador

Objetivo: paliar el coste social y solidaridad

Básicamente, la idea principal sobre la que trabajé -una vez recibida toda la documentación, las opiniones a través de reuniones con las partes-, fue intentar paliar de alguna manera el coste social que suponían 3.800 despidos e intentar minorar el número y que las condiciones en que tuvieran que abandonar su trabajo fueran mejores y, por otra parte, recabar la solidaridad de los que se quedaban con los que se marchaban a través de la necesidad de ajustar las condiciones de trabajo a través de reducciones salariales y de la mejora de la productividad. Esos han sido los dos hilos conductores de mi trabajo.

Ha habido tres sindicatos que han manifestado su no al acuerdo. Son organizaciones minoritarias en el conjunto de la compañía; naturalmente merecen todo mi respeto. Son Stavla, CGT y un colectivo que se denomina CTA. Los pilotos no han dicho no al acuerdo; han dicho que querían tomarse un tiempo de reflexión e intentar considerar algunos aspectos del acuerdo, pero yo creo que el acuerdo mayoritario a la propuesta ha sido claro.

No quiero pensar en un escenario de huelgas. Yo creo que el acuerdo obliga a las partes y éstas van a ser tan responsables como han puesto de manifiesto a lo largo de todo el periodo que hemos tenido contactos. Todas las huelgas siempre producen alteraciones en la correcta marcha de una empresa … Confío en que la responsabilidad de todos y en el momento en que nos encontramos permita que tengamos un tiempo lo más tranquilo posible.

No me ha costado demasiado trabajar con las partes que, además, han mostrado una colaboración excepcional conmigo y yo eso lo quiero agradecer públicamente.

Yo he negociado con Iberia, con la empresa española. No he tenido contacto con ningún representante del Grupo IAG. Yo simplemente he tenido contactos con el presidente de la compañía, con el consejero delegado, con el director de RR HH., con las personas que dirigen Iberia en España. Tengo que decir que por parte de todos ellos, lógicamente desde las posiciones que cada uno defiende, he tenido también la máxima colaboración y quiero agradecerlo públicamente.

Creo que el Gobierno en el caso de una compañía de la importancia de Iberia y con las repercusiones que cualquier conflicto tiene sobre la ciudadanía, sobre la imagen del país y sobre lo que llamamos la “marca España”, lógicamente ha tenido una preo-

quien agradece el esfuerzo realizado, es un buen punto de partida para que Iberia recupere la rentabilidad necesaria para ser viable.

Iberia ha convocado a los sindicatos a negociar, tal y como indica el mediador, las medidas necesarias para incrementar la productividad. La reducción de plantilla y la rebaja salarial incluidas en la propuesta son un paso en la dirección correcta, pero deben ser acompañadas de mejoras de productividad para conseguir que Iberia sea sostenible en el tiempo

La compañía lamenta que se haya quedado fuera del acuerdo alcanzado el sindicato de pilotos Sepla, y les anima a que recapaciten y se unan cuanto antes al acuerdo alcanzado con todos los demás sindicatos por el bien de la compañía y los clientes.

El Gobierno convocó insistentemente a las partes a la negociación para tratar de evitar la huelga.

cupación legítima por intentar resolver este conflicto. Pero quiero añadir inmediatamente que en mi trabajo he sido absolutamente libre, que no he tenido ninguna presión por parte del Gobierno; al revés, he tenido toda la colaboración necesaria.

La satisfacción siempre hay que moderarla cuando estamos hablando, en definitiva, de 3.141 personas que pierden su empleo y estamos en unos momentos en que el empleo es un bien preciosísimo.

Es cierto que parte de esas pérdidas de empleo se producirán por jubilaciones anticipadas. Eso es lo que yo llamo los “efectos paliativos del acuerdo” sobre los que dejan su puesto de trabajo, pero dejar su puesto de trabajo siempre es doloroso.

La compañía

“El acuerdo permite recuperar la normalidad y asegurar el futuro”

La firma de este acuerdo, de obligado cumplimiento para la totalidad de los empleados de la empresa al ser aceptado mayoritariamente, supone la desconvocatoria inmediata de la huelga, así como la retirada del plan de despido colectivo propuesto por la empresa. Por ello Iberia mantendrá su programa habitual de vuelos.

La empresa asegura que la aceptación de esta propuesta le obliga a realizar importantes esfuerzos en relación con el plan de transformación que presentó inicialmente, pero opina que estos esfuerzos merecen la pena para lograr el acuerdo y considera que la propuesta del mediador, a quien agradece el esfuerzo realizado, es un buen punto de partida para que Iberia recupere la rentabilidad necesaria para ser viable.

Iberia convocará inmediatamente a los sindicatos a negociar, tal y como indica el mediador, las medidas necesarias para incrementar la productividad. La reducción de plantilla y la rebaja salarial incluidas en la propuesta son un paso en la dirección correcta, pero deben ser acompañadas de mejoras de productividad para conseguir que Iberia sea sostenible en el tiempo.

Los sindicatos

“La unidad ha tenido su reflejo en la respuesta de los trabajadores”

Se evitan los 3.807 despidos que iban a ejecutarse de manera inminente de no haberse alcanzado este pacto. También se aborta el proceso de inaplicación o descuelgue de los convenios que la dirección de Iberia había puesto en marcha.

Como consecuencia de la firma de este acuerdo, el comité de huelga ha desconvocado las jornadas de huelga previstas para la próxima semana.

La unidad demostrada por los seis sindicatos que comenzamos juntos este proceso ha tenido su reflejo en la respuesta unitaria que hemos dado los trabajadores de Iberia. Todos hemos sabido estar a la altura del desafío, codo con codo, sin reparar en siglas, sin perder de vista nuestros objetivos. Tenemos ahora la satisfacción de poder decir que los seis sindicatos que iniciamos juntos este proceso hemos consolidado nuestra unidad durante el mismo.

Es necesario recalcar que ha sido precisamente el éxito de las movilizaciones lo que ha conseguido una mayor implicación del Ministerio de Fomento en el conflicto de Iberia, por otra parte muy activo desde que la dirección presentara el Plan de Transformación, el 9 de noviembre pasado. La mediación es fruto de la presión de las movilizaciones y del interés de Fomento en preservar una empresa estratégica para el país.

El hecho de que IAG haya desistido de utilizar la herramienta que la legislación vigente ha puesto a disposición de las empresas -la reforma laboral- a la hora de afrontar este excedente de plantilla, supone el gran logro de nuestras movilizaciones. Tal renuncia se traduce en que cientos de millones de euros pasarán, gracias al acuerdo alcanzado, de estar en el bolsillo de la empresa o de los accionistas, a estarlo en el de los trabajadores.

La diferencia entre haber firmado este acuerdo o no haberlo hecho es la misma que existe entre verse en la calle con una indemnización misérrima, de manera aleatoria y sin distinción de edad, a la de prejubilarse en condiciones dignas, cuando el descanso ya es merecido.

Este acuerdo solo pone fin a una batalla, la del ERE extintivo que teníamos sobre la mesa. Era el incendio que teníamos que apagar con urgencia, esta era ahora nuestra máxima prioridad.

Entre la industria aeroespacial y el sector de IT

Enders aboga por reducir la distancia en innovación

GRACIAS al sector de IT, la aviación es hoy más segura y más respetuosa con el medio ambiente. No obstante, si en un principio la industria de procesamiento hubiese llevado la voz cantante en el ámbito del software y los microcontroladores, hoy en día se habrían invertido los papeles, según el consejero delegado de EADS, Tom Enders.

En el acto inaugural de la gran feria de computación, CeBIT, que se desarrolló el mes pasado en la ciudad alemana de Hannover, Enders recordó que procesadores del siglo pasado controlan un avanzado robot para la exploración de Marte. Incluso, las consolas de videojuegos están muy por encima en lo que a modernidad se refiere.

Con este escenario, el CEO de EADS presentó a los invitados al acto a "Bridget", el robot futurista para la exploración de Marte que está siendo desarrollado actualmente por Astrium, filial de EADS, en cooperación con la Agencia Espacial Europea (ESA).

Según Enders, a pesar de que esta maravilla tecnológica es capaz de pasar por encima de rocas y hacer perforaciones en el suelo de Marte, además de determinar por sí mismo el camino a seguir en dicho planeta, su núcleo de procesadores fue creado en la década de los noventa.



El consejero delegado de EADS, Tom Enders.

Enders confirmó que la creciente brecha en innovación entre el sector de IT y la industria de procesamiento se origina en los distintos ciclos de vida e innovación de los respectivos productos. "Cuando Bridget parta rumbo a Marte, en 2018, el rendimiento de los ordenadores se habrá triplicado con respecto a los de hoy en día", explicó Tom Enders, que añadió: "Por tanto, su ordenador tendrá entonces un retraso tecnológico equivalente a tres décadas".

Según lo expuesto por Tom Enders, el sector de IT, y en particular el especializado en productos de consumo, es ahora quien sienta las bases. Sus innovaciones ofrecieron a otros sectores procesos de producción y posibilidades completamente nuevas.

"Desde los trabajos iniciales de investigación, hasta su desmantelamiento, la vida útil de un avión puede alcanzar los 90 años", señaló el CEO de EADS. Poner en marcha un nuevo programa puede llegar a costar más de 10.000 millones de euros. Más de tres millones de piezas tienen que funcionar correctamente desde el primer día hasta el último, porque la vida de más de tres mil millones de personas al año depende del cumplimiento de los estándares de seguridad. Es precisamente esto lo que diferencia a la industria aeronáutica de otros sectores que renuevan sus modelos con más frecuencia.

La certificación de un nuevo tipo de avión por parte de los organismos de supervisión también implica hoy en día la congelación de todos los componentes de software en su nivel tecnológico actual correspondiente. Por tanto, cuando las compañías aéreas ponen en servicio los aviones, su software ya es obsoleto. En este sentido, Tom Enders declaró: "A los cerca de 200 millones de euros que hay que invertir en los sistemas informáticos de un nuevo tipo de avión, hay que sumar costes de mantenimiento aún más elevados, debido a

que desde un principio hay que lidiar con sistemas obsoletos".

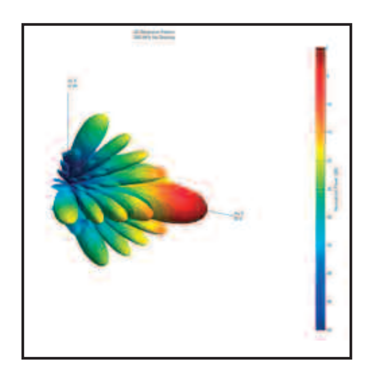
Por este motivo, el CEO de EADS hizo un llamamiento a "revolucionar el proceso de innovación sin que éste vaya en detrimento de la industria. Necesitamos acelerar el proceso de innovación sin hacer concesiones en el ámbito de la seguridad". El alto directivo instó a los demás sectores implicados a cooperar estrechamente y cerrar así la brecha en innovación. "El lema de la actual edición de la CeBIT es 'Shareconomy', un concepto de colaboración que solo podremos llevar a la práctica si nos sentamos a la misma mesa y lo desarrollamos conjuntamente", aseveró el CEO de EADS. No solo la industria aeroespacial sacaría partido de una colaboración de esta naturaleza, sino también todos los sectores de fabricación.

Mathworks incorpora prestaciones para acelerar el diseño de sistemas inalámbricos y de radar

MATHWORKS ha anunciado mejoras en el soporte para el diseño de comunicaciones inalámbricas y radar con MATLAB y Simulink. Las mejoras de la versión 2013a (R2013a) para Phased Array System Toolbox y SimRF permiten a los diseñadores de esos sistemas acelerar el modelado y la simulación dentro de los entornos de MATLAB y Simulink.

Phased Array System Toolbox ayuda a los usuarios a modelar sistemas de arrays de antenas en fase de extremo a extremo o procesar datos de radar adquiridos mediante el uso de nuevas prestaciones para polarización, perturbación de arrays y arrays de banda ancha. SimRF incluye un nuevo solver de envolvente de circuito para acelerar el tiempo de carga de las simulaciones y modelos; además, amplía su librería de componentes para la simulación de sistemas de radiofrecuencia funcionales a nivel de sistema.

Estas mejoras ayudan a los diseñadores de sistemas de radar y comunicaciones a modelar escenarios de creciente complejidad con precisión y rendimiento.



Patrón del haz tridimensional para un Array Rectangular Uniforme de 10 por 10 utilizando la Phased Array System Toolbox.

"Usamos mucho MATLAB para diseñar y modelar el rendimiento de arrays en fase en aplicaciones de radar y comunicaciones", explica Robert Liechty, responsable de desarrollo empresarial de Cobham Defense Electronics. "Phased Array System Toolbox nos ha ayudado a medir y analizar con rapidez los patrones de haz de antenas mediante conformación del haz con objeto de evaluar el rendimiento de nuestros diseños. Nos alegramos de ver que se han implementado mejoras importantes en la versión R2013a, tales como la aplicación para el análisis de arrays de sensores y las nuevas prestaciones de modelado estadístico, que permitirán que más ingenieros nuestros trabajen con mayor eficiencia con Phased Array System Toolbox", añade.

"A medida que los sistemas de comunicaciones inalámbricas y de radar van adquiriendo complejidad, los diseñadores deben poder ver cómo afecta al comportamiento general del sistema la interacción entre los dispositivos de radiofrecuencia y los algoritmos de procesamiento de señales", comenta Ken Karnofsky, responsable senior de estrategia para procesamiento de señales de MathWorks. "Estas nuevas prestaciones de MATLAB y Simulink ponen fin al tiempo y al esfuerzo necesarios para mantener herramientas independientes y código heredado".

Entre las novedades más importantes de Phased Array System Toolbox:

- Modelado monoestático y multiestático de sistemas de radar, con objetivos puntuales, propagación libre, ecos parásitos en superficie y perturbación de barrera para ayudar a calcular el alcance máximo, la potencia de pico y la relación señal a ruido de un sistema de radar.
- Modelado de arrays y subarrays de sensores con geometrías arbitrarias, para análisis de patrones de haz de arrays de sensor lineales, planares y conformales.
- Polarización y especificación de movimiento de plataformas para arrays y objetivos.
- Soporte de GPUs para acelerar el modelado de ecos parásitos.